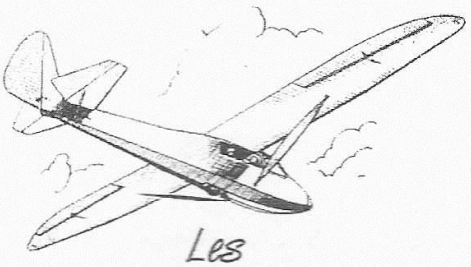
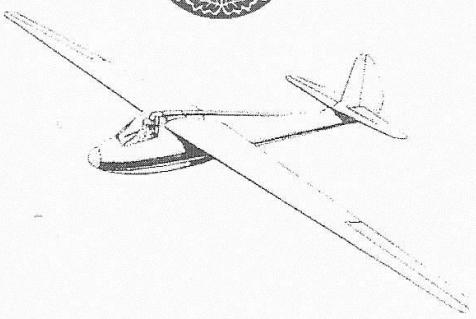
Belgique-Belgie
P.P.P.B.
536O Hamois
BC 1622



Les Cahiers des Faucheurs de Marguerites



BELGIAN VETERAN GLIDER CLUB
MEMBRE DU VGC INTERNATIONAL

LES FAUCHEURS (T-31 OO-ZXN ET KA2B OO-SZD) AU FLY-IN DE ROYAL VERVIERS AVIATION 1/2JUILLET 06

Périodique Trimestriel : Juillet-Août-Septembre 2006 Bureau de dépôt : 5360 HAMOIS
Editeur Responsable : Firmin Henrard rue de Porcheresse 11 à B 5361 MOHIVILLE

Les Faucheurs de Marguerites

BELGIAN VETERAN GLIDER

PROPRIETAIRES ET AMATEURS DE PLANEURS ANCIENS.

- Membre effectif de la Fédération Francophone de Vol à Voile ;
- Membre effectif du Comité International des Planeurs Anciens (International VGC);
- Club de planeurs anciens possédant un planeur biplace basé à Saint-Hubert ;

Siège social ; rue de Porcheresse 11 à 5361 Mohiville –Hamois
Téléphone-Fax : 083-612.194
Cotisation 20 € par An.
N° de compte CCP 000-0322803-84

NOTRE SITE INTERNET: http://users.skynet.be/jd/faucheurs.htm

LES ARTICLES PUBLIES N'ENGAGENT PAS LA RESPONSABILITE DU CLUB, NI DE L'EDITEUR
LES SIGNATAIRES SONT SEULS RESPONSABLES DU CONTENU DE LEURS ARTICLES

COMPOSITION DU COMITE

Président d'Honneur : Roland d'Huart, Onthaine, à 5590 Ciney

Président : Firmin Henrard, rue de Porcheresse 11, à 5361 Mohiville
Tél. et fax : 083-612.194 et 0477-767.150.
E-mail : henrard.f@belgacom.net

Secrétaire : Andrée Cordy, Thier des Gattes 43, 6950 Nassogne
Tél. : 084-210.842 et 0486-836-541

Trésorier : Philippe Goffaux,
E-Mail : goffaux.ph@belgacom.net
Tél. : 0477.800.894

Administrateurs :

- Andrée Cordy, Thier des Gattes 43, 6950 Nassogne
  Tél. : 084-210.842
- André Wyaux, Chaussée Romaine 5, 5561 Vêves-Celles
  Tél. et fax : 082-665.104
- Jacques Dumont, Tél. : 02-427.52.01 et 0478-95.97.82
  E-mail : dumontj@skynet.be
- Alain Henrard, rue de Stipy 20, 5377 Heure-en-Famenne
  Tél. 0478-920.699 E-mail : alain.vol@belgacom.net

Responsable de la Revue : Bruno de Wouters Tél : 0475-85.65.65
Fax : 071-79.84.37 E-mail : bruno.dewouters@skynet.be

TABLE DES MATIERES

Troisième trimestre 2006

- Le mot du président
- Assurances
- Le planeur d'assaut allemand DFS 230
- EASA, etc.
- Louis de San en Chine, 1940

Bulletin des Faucheurs de Marguerites

Belgian Veteran Glider Club

LE MOT DU PRESIDENT

Vous constaterez que les discussions concernant les nouvelles adaptations européennes sur le vol à voile en Belgique échaudent les gosiers. De nombreux avis sont divergents et jusqu'il y a peu, nous nous demandions ce qui allait nous arriver.

Il faut savoir qu'une équipe de connaisseurs se regroupe , cherche à répertorier tous les planeurs en état ou non et étudie la façon de réagir et de se préparer aux changements.

A l'heure ou j'écris ces lignes, je ne peux en dire plus car une réunion importante à ce sujet aura lieu avec l'administration de l'aéronautique (DGTA) et il s'avère préférable de lire d'abord le compte rendu.

D'autre part, il est ressorti d'une réunion européenne sur le transport aérien que l'aspect technique du vol à voile a été bien géré jusqu'à présent et que l'on se demande si c'est bien la peine de changer le système en compliquant les choses et moyennant grosse finance pour obtenir un résultat sans doute identique.

Il faut constater le progrès énorme qui a été réalisé au niveau de l'inspection technique des planeurs lors de ces dernières années grâce au travail de la Fédération et de son délégué ; ce serait le comble de ne pas en être récompensé.

D'ici là, profitons de nos vols libres et venez aussi nombreux aux prochains rassemblements internationaux des planeurs anciens à Angers et Angoulême.

Salutations vélivoles
Firmin

****

ASSURANCES : COUVERTURE 2° SIEGE PLANEURS OU AVION

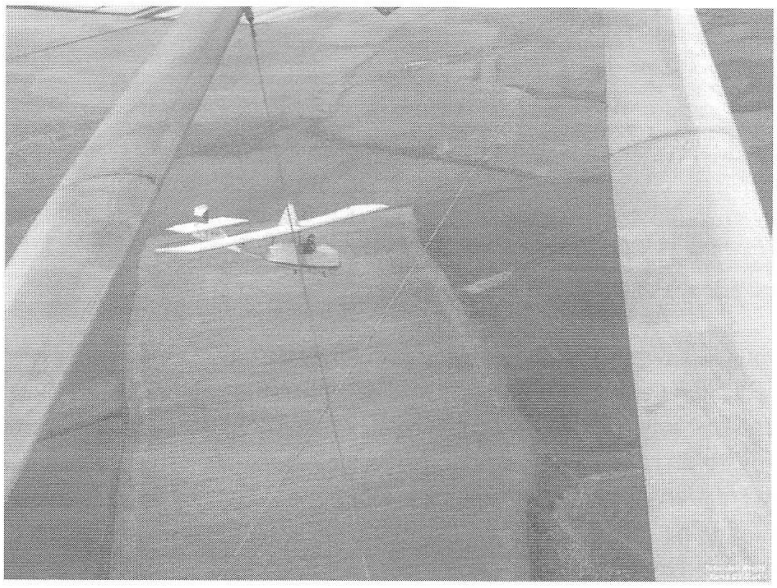
Monsieur Pascal Huts,

Comme vous le savez suite au derniers accidents de biplaces survenus ces derniers temps, beaucoup pensent qu'il n'est utile de couvrir les machines en 2° siège si la machine ne fait pas de vol de vulgarisation, et cela tant en planeur que en avion. Aussi voulez- vous bien répondre au cas de figures ci-après. Je ne pense pas que vous devrez chercher trop longtemps pour répondre à ces questions. Je ne veux pas abuser de temps, mais je ne fait que vous transmettre celles-ci et si vous trouvez d'autres situations, ajoutez-les, Merci.

Mes remerciements anticipés et mes salutations.
VINCENT Claude

Réponse aux questions	Couvert oui/non siège avant / ou arrière	remarque
Vol entre pilotes avec licence BLEU	Non	équipage ne sont pas tiers entre eux solution individuelle pilote
Elève (licence Jaune) / Instructeur sur 2° siège	Oui	rctt/usage entraînement couvert
Je prends mon fils, vivant sous mon toit ou mon épouse	Oui	rctt, pax siège arrière
Je prends mon fils marié, ne vivant plus sous mon toit	Oui	rctt, RC plus toujours incluse
Je suis instructeur et je fais un vol de vulgarisation (baptême)	Oui	rctt, instr. Qualifié avant ou arrière
Un pilote fait un vol de vulgarisation, passager sur siège arrière	Oui	rctt, pax siège arrière
Le même(qualifié sur siège arrière) avec passager sur siège avant	Non	qualification instr. requise pour siège arrière
Autres situations ??	-	-

****



Superbe photo (Jan Krejci) d'un double remorqué à Rana (CZ) le 29 mai 2006.
Qui peut identifier les avions ?

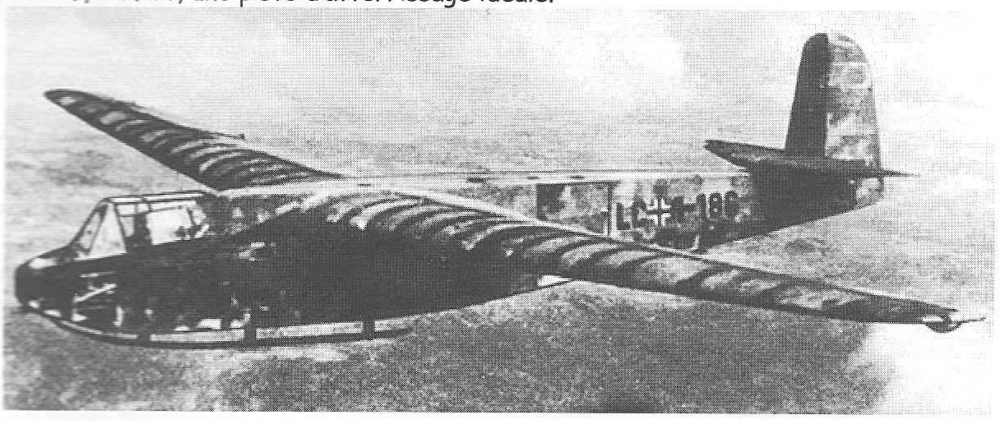
Roland Stoffel, avec la régularité d'une horloge suisse et malgré un emploi du temps très chargé, nous gratifie chaque trimestre d'un article original sur le vol à voile. Qu'il en soit ici publiquement remercié car heureusement qu'il en reste un - parmi beaucoup - pour étoffer notre revue et nous ouvrir quelques horizons inédits de la longue histoire du vol à voile.

BdW

LE PLANEUR D'ASSAUT ALLEMAND DFS 230

Nous avons eu l'occasion dans les numéros précédents des « Faucheurs de Marguerites » de découvrir des planeurs civils et militaires, britanniques principalement. Mais on sait quel rôle important les Allemands ont joué dans le développement du vol à voile, surtout par le fait que le Traité de Versailles de 1919 leur interdisait de construire des avions militaires motorisés. Les Allemands mirent donc l'accent sur le vol à voile, allant jusqu'à inscrire l'enseignement de cette discipline dans le curriculum de certaines écoles.

Le 10 mai 1940, premier jour de l'attaque allemande à l'ouest, ces planeurs jouèrent un grand rôle dans la prise des forts d'Eben-Emael, près de Liège, réputés pourtant imprenables. Le site de ces forts abritant 800 hommes était protégé par des champs de mines, de l'artillerie lourde, des fossés, des obstacles anti-chars, mais présentait la particularité d'avoir un terrain plane de 300 mètres environ en son sommet. Bref, en fait, une piste d'atterrissage idéale.



Les premières forces allemandes qui attaquèrent vers 5 heures du matin les forts d'Eben-Emael arrivèrent donc sur l'objectif par la voie des airs, mais d'un manière bien silencieuse puisque transportées par ces planeurs d'assaut qu'étaient les DFS 230. Ces appareils de la Luftlandgeschwader I avaient décollé de deux aérodromes proches

de Cologne, dont Butzweilerhof, base qui allait être bien connue des forces belges d'occupation en Allemagne après la guerre. Ils s'étaient décrochés de leurs remorqueurs à environ 20 km de l'objectif. Cette attaque permit à 72 soldats de l'Axe de prendre les forts et d'être relevés le jour suivant par les forces terrestres. Le tour était joué. On ne compta que 6 morts et 20 blessés parmi les assaillants. Le succès de l'utilisation du planeur d'assaut lança sa production sur une grande échelle et la création des Luftlandgeschwader II et III. Plusieurs fabricants y furent associés, tels la Gothaer Waggonfabriek, la Hartwig à Sonneburg, la Erla à Leipzig et une entreprise de Prague.

L'avantage que proposait le planeur d'assaut était de pouvoir grouper dès l'atterrissage, et ce rapidement, l'ensemble des troupes d'assaut, ce que ne permettait pas le simple parachutage des troupes. De plus, les appareils remorqueurs pouvaient libérer les planeurs plus loin de l'objectif, l'attaque se faisant alors plus silencieusement.

DFS, qu'est-ce ?

Mais d'où vient cette dénomination ? DFS signifie « Deustches Forschungsanhalt für Segelflug", que l'on pourrait traduire par « Institut Allemand de recherche sur le vol à voile ». Cette institution, située à Darmstadt, réalisa bien sûr divers appareils mais le modèle 230 fut lancé en 1933 à l'initiative du célèbre Ernst Udet, as de l'aviation impériale de la première guerre mondiale. A l'origine, on pensait développer un planeur assurant la reconnaissance météorologique. mais Udet y vit la possibilité d'en faire une sorte de cheval de Troyes pour missions d'assaut. Il collabora à l'élaboration des tactiques et des opérations que ce genre d'appareil permettrait. Le premier vol du DFS 230 réalisé sous la direction de Hans Jacob eut lieu au début de 1937 avec la non moins célèbre Hanna Reitsch aux commandes. Des appareils de pré-production formèrent la 7ème Division aérienne à l'automne 1938. Les premiers appareils de production même entrèrent en service en 1939.

Sur tous les fronts

Largement utilisé lors que l'invasion de la Belgique, des Pays-Bas et de la France en mai 1940, le DFS 230 fut ensuite utilisé en Afrique du Nord, en Grèce fin avril 1941 notamment lors d'une attaque visant à capturer les ponts sur le Canal de Corinthe et fut un vecteur important de l'attaque sur l'île de Crête le 20 mai 1941. A ce moment toutefois, les forces britanniques pouvaient opposer une résistance plus farouche que les forces des pays précédemment conquis et l'appareil s'avéra nettement plus vulnérable. Les pertes furent élevées, notamment à l'atterrissage. Il fut bien sûr largement utilisé également sur le front Est, par exemple pour ravitailler la ville assiégée de Tarnopol qui finit néanmoins le 15 avril 1944 par tomber aux mains de l'Armée Rouge.

Le DFS 230 fit également la une de l'actualité aéronautique en 1943 lorsque que le *Sturm Abteilung Otto Skorzeny* en utilisa douze exemplaires dans l'attaque de l'hôtel situé dans le massif Gran Sasso des Abruzzes où le Duce Benito Mussolini était retenu

prisonnier. Les DFS 230 B-1 spécialement équipés de rétro-fusées parvinrent à atterrir sur un minuscule rocher. La preuve de la valeur de ce concept de freinage donna naissance à la version DFS 230 C-1.

Après avoir bien rempli son rôle en début de conflit dans l'assaut des objectifs, le DFS 230 fut par la suite de plus en plus utilisé dans des rôles d'approvisionnement en carburant des troupes blindées de premières lignes, de transport de matériel plus encombrant ou encore de transport des blessés. Comme on peut le voir sur les documents photographiques, une grande porte s'ouvrait sur le côté de l'appareil et permettait un chargement relativement aisé.

Présentation technique

Le DFS 230 pouvait emporter 10 personnes : un pilote et neuf soldats, assis l'un derrière l'autre, ainsi que 275 kg de matériel. Sa vitesse de remorquage était de 210 km/h et sa vitesse en descente pouvait atteindre 290 km/h. Son envergure était de 22,30 m, sa longueur de 11,24 m pour une hauteur de 2,74 m. Son poids à vide était de 860 kg et sa masse au décollage de 2.100 kg. Il était tracté au bout d'un câble de 44 mètres de longueur bien que ce dernier fut remplacé par un lien rigide lorsque les conditions météos devenaient trop houleuses.

Quatre versions du DFS 230 virent le jour.

- Le modèle DFS 230 A-1 fut celui utilisé en mai 1940. Produit à partir de 1938, il était éventuellement armé de deux mitrailleuses MG 34.
- Le modèle DFS 230 B-1 lui était identique mis à part que la distance d'atterrissage était réduite par l'emploi d'un parachute de freinage. Une mitrailleuse MG 15 de 7.92 mm tirant vers l'avant avait également été ajoutée. C'est cette version qui fut utilisée lors de la campagne de Crête.
- La version DFS 230 C-1 voyait sa distance d'atterrissage encore réduite par l'emploi de rétrofusées dans le nez de l'appareil. Dès lors, 30 mètres suffisaient pour immobiliser le planeur, ce qui le rendait d'autant moins vulnérable.
- La version ultime DFS 230 F-1 était une version agrandie permettant l'emport d'une charge double de celle des versions précédentes. D'autres planeurs, comme l'énorme Messerschmitt Gigant, le remplacèrent dès qu'ils furent disponibles.
- A noter que les versions A-2 et B-2 furent de rares versions à double commande.

Construit autour d'une structure tubulaire en métal recouverte de toile, avec un bord d'attaque d'aile en contre-plaqué, l'appareil décollait sur une train largable constitué de deux roues et atterrissait sur un patin central fait en frêne. Afin de réduite la distance d'atterrissage, du barbelé fut initialement placé sur le patin ; par la suite, on utilisa un moyen quelque peu moins empirique et équipant le DFS 230 de rétrofusées dans le nez ou encore d'un parachute de freinage. Ces DFS 230 étaient

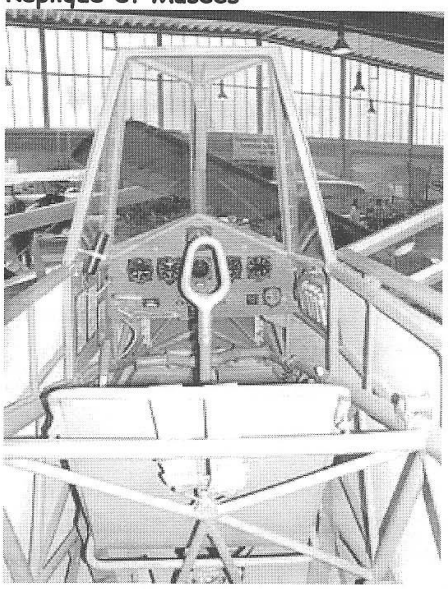
remorqués soit par les Junkers Ju 52 de transport ou les bombardiers moyens Heinkel He 111 ou Dornier Do 17.

Italy, 1943. DFS-230 in flight, towed by Ju-87B Stukas. This practise became more common after the Stukas combat value declined. (Bundesarchiv)

A l'occasion, des Junkers Ju 87B, les célèbre et sinistres « Stuka » furent utilisés. Egalement, à petite échelle, les Heinkel He 45 et He 46 et les plus connus Henschel Hs 126, monoplan de reconnaissance et d'observation à aile haute.

Au total, on construisit environ 1.600 exemplaires du DFS 230 jusqu'en 1944.

Réplique et Musées

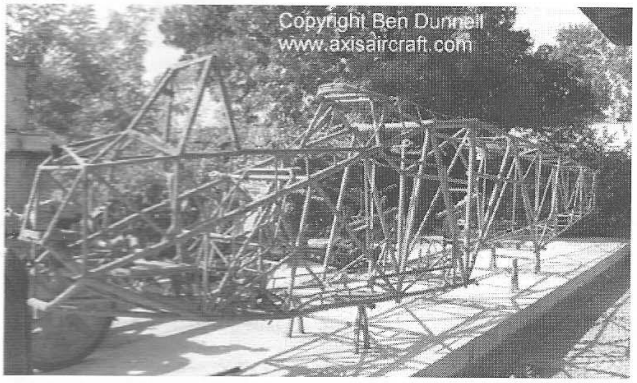


Le DFS 230 visible au musée de la Luftwaffe à Berlin (Gatow) et dont nous reproduisons quelques cliché est en fait une réplique qui a demandé 15.000 heures de travail aux membres de l'association DFS 230. Il est décoré aux couleurs du quatrième Kommando de liaison qui l'utilisa de 1942 à 1944, essentiellement sur le front de l'Est. Des structures de DFS 230 récupérées de ci de là sont visibles en ex-Yougoslavie à Banja Luka, Sarajevo et Belgrade et aussi au musée de l'Air de France.

LA RÉPLIQUE DU DFS 230 AU MUSÉE DE GATOW À BERLIN.
LE SOLDAT PERMET DE BIEN SE FAIRE UNE IDÉE DES DIMENSIONS DE L'APPAREIL.

Je n'ai pas voulu ici aborder les versions expérimentales du DFS 230 bien qu'elles soient intéressantes également, version « Mistel » par exemple, c'est-à-dire directement couplé à un avion de chasse Messerschmitt 109. L'illustration ci-jointe vous permettra de visualiser le concept, lequel s'appliqua à de nombreux et divers avions allemands, notamment des bombardiers.

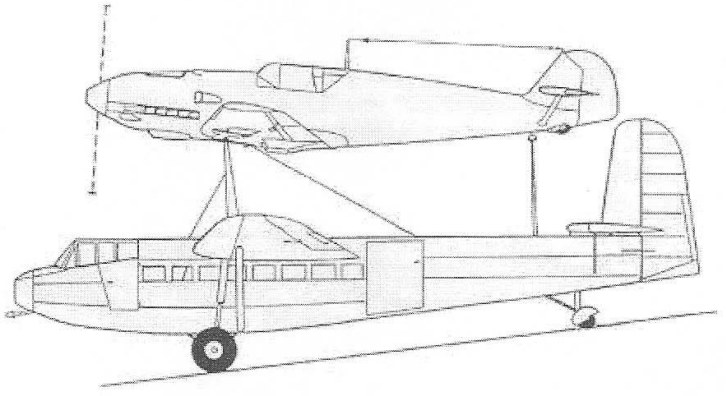
Note :



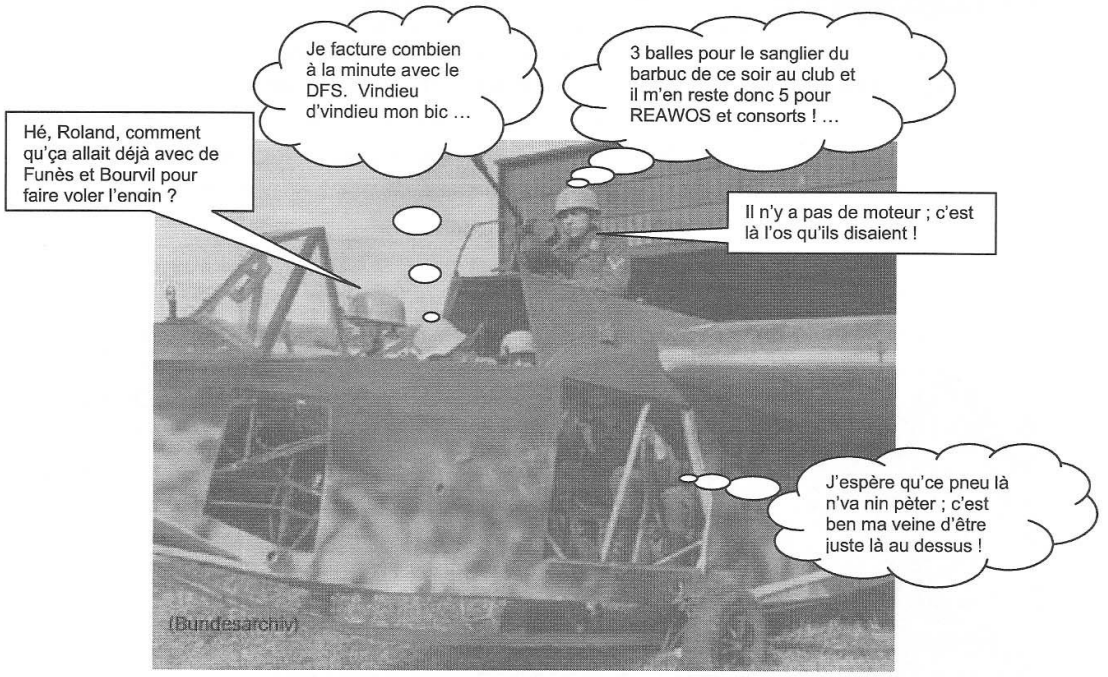
C'est lors de la guerre récente dans les Balkans que les forces hollandaises de la SFOR ont découvert en 2002 les restes d'un DFS 230 à Dvar en Bosnie. On pense que ce planeur aurait pu servir dans une opération visant à capturer le Général Tito à la tête de la résistance yougoslave face à l'occupant allemand lors du deuxième conflit mondial.
Le « Aircraft Research Group Achterhoek » tentait alors de récupérer l'épave en vue d'une restauration complète. Il est à présent conservé au Musée Historique de Sarajevo.

Voilà, j'espère que ce sujet vous aura intéressé et vous remercie pour votre lecture. A bientôt !

Roland Stoffel



LE CONCEPT « MISTEL », LE DFS 230 ÉTANT ACCROCHÉ SOUS UN CHASSEUR ME BF109.


Je facture combien à la minute avec le DFS. Vindieu d'vindieu mon bic …
3 balles pour le sanglier du barbuc de ce soir au club et il m'en reste donc 5 pour REAWOS et consorts ! …
Hé, Roland, comment qu'ça allait déjà avec de Funès et Bourvil pour faire voler l'engin ?
Il n'y a pas de moteur ; c'est là l'os qu'ils disaient !
J'espère qu'ce pneu là n'va nin pèter ; c'est ben ma veine d'être juste là au dessus !
(Bundesarchiv)

GROS PLAN DU NEZ D'UN DFS 230.

OU – ALIAS – LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DES FAUCHEURS EN BALADE[1]

[1] Les commentaires ne sont pas de l'auteur de l'article et votre serviteur, responsable de la revue, en assume l'entière …, etc.

EASA, ETC. - EASA, ETC. - EASA, ETC. - EASA, ETC. - EASA, ETC. - EASA,ETC. ?????

Adieu vieilles machines ! AU FEU !

Le Président mentionne le propos dans son petit mot en début de bulletin ; il me demande de publier quelques informations sur le sujet car « on » en parle en bord de piste, au bar de l'aérodrome, dans les chaumières, et sur l'Internet.

De quoi ? Eh bien, des nouvelles directives CE, moulinées par EASA, imposées par DGTA, avalées par l'ACRB, concernant la navigabilité et les CN.

La Fédération a publié certains documents que voici et qui devraient vous éclairer sur les nouvelles procédures. En ce qui concerne nos amis de la Ligua, puis-je leur conseiller de se renseigner auprès de leurs instances respectives.

1. <u>Courrier en provenance de la DGTA, Service Aviation Privée, ACRB et Fédération.</u>

Traduction de la lettre du 20 octobre 2004 du Service Aviation Privée à l'Aéro Club Royal de Belgique.

Certificat de navigabilité (EASA procédure)

Monsieur,

Suite à ma lettre du 21 juin 2004 (réf N-GEN /WDM/BVD/2004-2703), lors d'une réunion le vendredi 15 octobre 2004 entre

- les représentants de la Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (Dhr P.Pauwels) et FCFVV (MM D. Voortman et remplaçant) d'une part et
- les représentant de la DGTA (MM W. De Moerloose et M. Geysemans), d'autre part,

il a été discuté de la procédure EASA pour la délivrance des certificats de navigabilité (CN) et du certificat de maintien en état de navigabilité (ARC) pour les planeurs nouvellement immatriculés.

Après le 28 octobre 2004, les CN (CoA)/ARC (EASA form 25 et form 15a en annexe) concernant les planeurs qui ont choisi pour la première fois la nationalité belge et reçu leurs marques d'immatriculation, seront remplis, signés et délivrés par le représentant du Service de l'Aviation Privée (SAP)

Ces deux certificats seront délivrés après les formalités suivantes :

1. Remplir et envoyer un formulaire de demande d'expertise
2. Payer les frais suivants prévus dans l'A.R. du 14 février 2001 :
   Examen et contrôle du dossier : 3 X 77 € (2004) (Art. 2 §4; art 15 § 5; art. 18)
   Accidents et incidents : 52 € (2004) (art. 14)
3. Présenter le dossier technique du planeur et en particulier les documents exigés par la circulaire CIR AIRW- 1;
4. Inspection physique par un technicien de la DGTA.

Le CN (EASA form 25) (CoA) est illimité dans le temps.
Le certificat de maintien de navigabilité (EASA form 15) (ARC) n'est valable qu'un an et doit être renouvelé chaque année par la DGTA.

La procédure à suivre est celle décrite au paragraphe précédent (points 1-4) en tenant compte que deux heures de prestation sont prévues et que les documents prévus suivant la CIR/AIRW-01 ne doivent plus être présentés à nouveau. Lorsque le planeur est présenté à l'inspection, son entretien doit avoir été effectué suivant les prescriptions de la circulaire CIR/AIRW-07. Une liste des communications est jointe en annexe.

Pour info, vous trouverez jointe la communication n° 34 concernant l'agréation des organisations et du personnel de certification, conformément à la réglementation européenne.

Sincères salutations,

W. DE MOERLOOSE

Note du traducteur : le montant des frais est donné suivant l'index 2004. Il doit être rectifié suivant les mises à jour diffusées chaque année sur le site du ministère de la Mobilité

Traduction d'une lettre en néerlandais

*de : **W. DE MOERLOOSE** du Service aviation privée (SAP) de la DGTA (ex Service Technique de l'Administration de l'Aéronautique).*
*à : **V.Wieme** président de l'Aéro Club royal de Belgique.*
Date : 3 mai 2006.

Texte :
Concerne : Certificat de navigabilité (Procédure EASA)

Cher monsieur,
La procédure pour la délivrance des CoA/ ARC (Certificate of Airworthiness/ Airwothiness Review Certificate, EASA Form 25 et Form 15a)) a été fixée dans ma lettre du 20 octobre 2004, portant la référence C-GEN/WDM/BVD/2004-47454.

La délivrance de ces formulaires est une prescription concernant la navigabilité des aéronefs, définie dans le règlement (CE) n° 1702/2003 de la communauté.
L'Agence Européenne pour la sécurité aérienne (EASA) a été instituée pour assister la commission en formulant ce genre de prescriptions.
Tous les états membres de la communauté, dont la Belgique, sont responsables de l'exécution et du suivi de ces prescriptions.
Concrètement cela signifie qu'un planeur qui a choisi pour la première fois la nationalité belge et qui a reçu ses marques d'immatriculation après le 24 septembre 2004 doit indiscutablement suivre la procédure décrite (lettre du 20 octobre 2004).
A mon grand désappointement, j'ai vérifié qu'à ce jour une trentaine de planeurs ont été inscrits pour la première fois à la matricule belge après le 28 septembre 2004 et que seuls 3 d'entre eux (10%) ont suivi la procédure prescrite. Je crains donc qu'à l'avenir de gros problèmes se posent pour la régularisation, si celle-ci est encore possible.
Dès lors, j'insiste pour que les clubs et propriétaires de la fédération belge de vol à voile et particulièrement la LVZC et la FCFVV se soumettent à leur obligation de suivre correctement la procédure.
A titre d'information, je vous comunique la liste des planeurs inscrits à la matricule après le 29 septembre 2004.
Espérant pouvoir compter sur une bonne et fructueuse coopération, je vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

W. DE MOERLOOSE
Adviseur a.i.

2. <u>Documents à remplir pour la Fédération.</u>

Ces documents sont disponibles chez Monsieur Claude Vincent.

Contrôle technique

PROCÉDURE DE DEMANDE EASA-CoA/ARC et de RENOUVELLEMENT EASA-ARC

A. PROCÉDURE DE DEMANDE : EASA-CoA/ARC

Note du traducteur : CoA = Certificate of Airwothiness = Certificat de navigabilité.
ARC = AirworthinessReview Certificate= Certificat de vérification.

1. Le demandeur envoie un « formulaire de demande » TC 02, complètement rempli et signé, au secrétariat technique de la FCFVV et fait un versement pour frais administratifs.
   (A partir du 1/1/2006 : € pour un planeur de Club, € pour un planeur privé)

2. Le demandeur reçoit par retour du courrier :
   1 Formulaire de demande EASA CoA et ARC – Form TC 03
   2 Plan de contrôle ACRB/FCFVV
   3 Feuille curriculum vitae ACRB/FCFVV
   4 Formulaire DGTA : « Demande d'expertise »

3. Le demandeur fait immatriculer le planeur au registre belge.

4. Le demandeur présente le planeur au Contrôleur Technique de son club et constitue le curriculum vitae du planeur.

5. Le demandeur remplit le recto du « Formulaire de demande EASA CoA/ARC- Form TC 03

6. Le Contrôleur Technique procède au contrôle et, si l'appareil est trouvé en état de navigabilité, remplit le verso du « Formulaire de demande » - Form TC 03 et signe la déclaration.

7. Le demandeur joint les annexes comme demandé au verso du Form TC 03.

8. Le demandeur remplit le formulaire DGTA «Demande d'expertise»
   Voir modèle.
   Tableau A : (1) cochez la case « propriétaire» et donnez tous les détails.
   (2) à la ligne « atelier » : les données du Club.
   (3) les indications souhaitées.
   (4) laisser en blanc.
   (5) proposez une date, de préférence un mardi ou mercredi.
   (6) Remplir le nom du constructeur, type et n° de série.
   Tableau B : (7) remplir « A » « Données DGTA » « Aéro Club »
   Tableau C : (8) dater et signer

9 Le demandeur fait un versement de 320 € au compte 679-2006022-62
de Direction Générale de l'Aéronautique CCN 1030 Bruxelles, avec en communication :
« demande d'expertise OO-XXX »

Ce montant se décompose comme suit :
237.00 €exécution du contrôle et délivrance des documents.
26.00 € délivrance d'un carnet de route
5.00 € timbre fiscal pour DGTA
52.00 € participation au fond d'enquêtes Incidents/accidents.

10 Le demandeur fait suivre l'entièreté du dossier au secrétariat technique de la FCFVV :
Form. TC 03 avec toutes les annexes
Formulaire de demande d'expertise

11 Le secrétariat technique contrôle la demande et fait suivre l'entièreté du dossier à la DGTA Direction Technique.

12 La DGTA contrôle le dossier de demande et planifie une inspection sur place.
Le demandeur détermine le lieu et le jour en contactant lui-même :
Monsieur W. De Moerloose – tél 02/ 274 02 85
où Monsieur M. Geysemans tél : 02/ 274 02 86
Le propriétaire et le contrôleur technique qui a fait la première vérification doivent être présents.
Le curriculum vitae complet doit être présenté.

13. Après avoir procédé à l'inspection, la DGTA émet un « laisser passez provisoire de navigabilité» et l'appareil peut voler en Belgique. Le document final EASA CoA et le ARC seront établis après examen complet du dossier et envoyés au demandeur.

B. PROCÉDURE DE RENOUVELLEMENT ARC

1. Le demandeur envoie un « formulaire de demande » TC 02, complètement rempli et signé, au secrétariat technique de la FCFVV et fait un versement pour frais administratifs.
(A partir du 1/1/2006 : € pour un planeur de Club, € pour un planeur privé)

2. Le demandeur reçoit par retour du courrier :
1 Plan de contrôle ACRB/FCFVV
2 Formulaire « Déclaration EASA-ARC » - Form. TC 04
3 Formulaire DGTA : « Demande d'expertise »

3. Le demandeur présente le planeur au Contrôleur Technique de son club et lui remet le curriculum vitae du planeur.

4. Le Contrôleur Technique procède au contrôle et, si l'appareil est trouvé en état de navigabilité, remplit la Form TC 04 et signe la déclaration.
Le plan de contrôle et la déclaration sont conservés dans le classeur C.V.
Ces deux documents doivent être présentés lors de l'inspection DGTA.

5. Le demandeur remplit le formulaire DGTA «Demande d'expertise»
Voir modèle.
Tableau A : (1) cochez la case « propriétaire» et donnez tous les détails.
(2) à la ligne « atelier » : les données du Club.
(3) les indications souhaitées.
(4) remplir la date.
(5) proposez une date, de préférence un mardi ou mercredi.
(6) Remplir le nom du constructeur, type et n° de série.
Tableau B : (7) remplir « A » «Renouvellement CN » et «Aéro Club » ou « propriétaire »
Tableau C : (8) dater et signer.

Le demandeur par courrier ou fax la demande d'expertise à :
DGTA – Service Navigabilité
Rue de la Fusée 90 1130 Bruxelles
Fax : 02/ 724 02 8

N.B. Envoyez la demande au moins 30 jours avant l'expiration de l'ARC !
Le demandeur détermine le lieu et le jour en contactant lui-même :
Monsieur W. De Moerloose – tél 02/ 274 02 85
où Monsieur M. Geysemans tél : 02/ 274 02 86

6. Le demandeur fait un versement de 210 € au compte 679-2006022-62 de Direction Générale de l'Aéronautique CCN 1030 Bruxelles avec en communication : demande d'expertise OO-XXX

Ce montant se décompose comme suit :
158.00 €exécution du contrôle et délivrance des documents.
52.00 € participation au fond d'enquêtes Incidents/accidents

7. Le propriétaire et le contrôleur technique qui a fait le contrôle doivent être présents lors de l'inspection DGTA.
Le curriculum vitae complet doit être présenté.

8. Après avoir procédé à l'inspection, la DGTA émet un « laisser passez provisoire de navigabilité» et l'appareil peut voler en Belgique. L'ARC sera établi après examen complet du dossier et envoyé au demandeur.

(Étant donné que tout ceci concerne le premier renouvellement, de nouvelles modifications suivront vraisemblablement !)

Remarque générale :
Les coûts renseignés sont basés sur le tarif 2005.
Les tarifs de la DGTA seront vraisemblablement indexés au 1/1/ 2006. Ces nouveaux tarifs seront communiqués dès qu'ils seront connus.

Form. TC 02

FORMULAIRE DE DEMANDE
des documents nécessaires
pour l'obtention d'un
"EASA Certificate of Airworthiness"
et "Airworthiness Review Certificate"

F.C.F.V.V.

Concerne une demande pour un
- o Appareil neuf sortant d'usine
- o Appareil importé de: .....

Demandeur:

Nom:

Prénom:

Adresse:

Code postal: Ville:

Tel.:

Propriétaire: *(si différent du demandeurr)*

Nom:

Prénom:

Adresse

Code postal: Ville :

Tel.:

Club:

Données de l'appareil :

Immatriculation: OO –

Constructeur:

Type: Serie #:

Les frais administratifs de xx,00 Euro
- o ont été versés sur le compte 000-0720446-27 F.C.F.V.V. c/o Claude VINCENT en date du: .....
- o preuve de paiement jointe à la demande.

Date:

(Signature du demandeur)

→ Documents à faire suivre à:

A.C.R.B.. / F.C.F.V.V. – Controle Technique
c/o Claude VINCENT
Rue du Puits IV N° 72, 6043 RANSART
Tel.: 071/ 35 74 52 - Fax: 071/ 34 15 30

Fédération des clubs francophones de vol à voile asbl
Secretariat technique : Rue du Puit IV 72, 6043 RANSART Tel.: 071/ 35 74 52 – Fax: 071/ 34 15 30
e-mail : vincent.cl@skynet.be

Form. TC 03

DEMANDE
d'obtention de :
"EASA Certificate of Airworthiness"
et "Airworthiness Review Certificate"

F.C.F.V.V.

Concerne une demande pour un
- o Appareil neuf sortant d'usine
- o Appareil importé de: .....

Demandeur:
Nom:
Prénom:
Adresse:
Code postal: Ville:
Tel.:

Propriétaire: *(si différent du demandeurr)*
Nom:
Prénom:
Adresse
Code postal: Ville :
Tel.:

Club:

Données de l'appareil :

Immatriculation: OO –

Constructeur:

Type: Serie #:

Les frais administratifs de 320,00 Euros ont été versés sur le compte 679-2006022-62 de la Direction Générale du Transport Aérien,CCN, 1030 Bruxelles avec la mention : "demande d'expertise OO-XXX, en date du.....(joindre copie du récépissé)

DÉCLARATION
Comme demandeur/propriétaire, je m'engage à
- Posséder tous les services bulletins
- Maintenir constamment le curriculum vitae à jour
-

Date: (Signature du demandeur)

→ Données techniques au verso

→ Documents à faire suivre à:

A.C.R.B.. / F.C.F.V.V. – Controle Technique
c/o Claude VINCENT
Rue du Puits IV N° 72, 6043 RANSART
Tel.: 071/ 35 74 52 - Fax: 071/ 34 15 30

Aéro Club Royal de Belgique asbl Rue Montoyer 1 Bte 12, 1000 Bruxelles

Form. TC 03

RAPPORT TECHNIQUE

(A remplir par le contrôleur technique)

IMMATRICULATION: OO –

Constructeur:

Type:

Numéro de série:

Année de construction:

DÉCLARATION

Le soussigné, contrôleur technique déclare:

- Avoir contrôlé l'appareil décrit ci-dessus,
- que le planeur est entretenu conformément aux spécifications du constructeur,
- que toutes les instructions concernant la navigabilité ont été respectées,
- que le curriculum de l'appareil était présent et complet lors de l'inspection.

Dès lors, le planeur a été trouvé en état de navigabilité..

Date:

Nom et signature du Controleur Technique

(cachet)

Annexes:

(Ref.: Circulaire DGL CIR/AIRW-01, édition n° 2 de 06/79)

1. Formulaire "demande d'expertise"
2. Preuve de paiement à DGTA.
3. Copie du Certificat d'immatriculation Belge
4. Copie du certificat d'exportation (si nécessaire)
5. Copie du certificat de type (TCDS -Type Certificate Data Sheet) et copies éventuelles des certificats supplémentaires (STC - Supplemental Type Certificates)
6. Copie du 'plan de contrôle' du controle repris ci-dessus
7. Copie du rapport de centrage avec détails
8. Copie du manuel de vol.
9. Copie du manuel d'entretien
10. Copie du rapport d'essai en vol.

Aéro Club Royal de Belgique asbl Rue Montoyer 1 Bte 12, 1000 Bruxelles

SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORT
Transport aérien
SERVICE AVIATION PRIVEE
Rue de la Fusée, 90
1130 BRUXELLES
☎ 02/724.02.11 – FAX 02/724.02.88

DEMANDE D'EXPERTISE

N°

A.R. du 15 mars 1954

(1) ☐ Propriétaire: ..... Adresse: .....
.....
Tél. : ..... Fax. : ....

(1) ☐ Atelier: ..... Adresse: .....
.....
Tél. : ..... Fax. : ....

(2) ☐	Aéronef	Echéance du CN	Date de préférence	Immatriculation
(2) ☐	Moteur			

Marque : ..... Modèle : ..... SN : .....

(2) ☐ **A. INSPECTION D'AERONEF / MOTEUR**

	Atelier part 145	Atelier agréé	Aéroclub A.S.B.L.	Propriétaire
☐ Délivrance du certificat de navigabilité	☐	☐	☐	
☐ Délivrance du certificat de navigabilité pour exportation	☐	☐	☐	
☐ Renouvellement du certificat de navigabilité	☐	☐	☐	☐

☐ Inspection à la prestation :
- ☐ Après accident
- ☐ Révision générale
- ☐ Modification importante
- ☐ IFR / Radio
- ☐ Remplacement du moteur
- ☐ Après réparation
- ☐ Construction d'un avion par un amateur
- ☐ Contrôle non destructif
- ☐ Validation de documents
- ☐ Autres : .....

(2) ☐ **B. INSPECTION D'ATELIER**

☐ Délivrance d'un certificat d'agrément en qualité de service technique de maintenance
☐ Renouvellement de l'agrément dito

REMARQUES GENERALES

- La mobilité de nos services étant limitée, une date déterminée ne sera prise en considération que si la demande d'expertise est rentrée au moins 30 jours auparavant.
- Le montant des redevances dues pour les travaux demandés ci-dessus doit être versé préalablement au compte des chèques postaux n° 679-2006022-62 de la Direction générale Transport aérien, Centre Communication Nord, 1030 Bruxelles

Date :

Nom :

Signature :

Cadre réservé au transport aérien (A.R. du 14 février 2001)

Travail terminé le : .....

L'expert technique de la DGTA

Prestation : ..... x .....h = ...
Redevance : ..... = ...
Divers : ..... = ...
TOTAL € .....

Nom et signature

(1) Cocher la case du responsable du paiement de la redevance à qui la facture sera envoyée
(2) Cocher les cases concernées

Version: 01/02/2005 - CAA(B)/DEf

Contrôle Technique.

F.C.F.V.V.
Secrétariat: rue du Puits N° IV, 72
6043 RANSART
TEL./FAX 071 35 74 52

vincent.cl@skynet.be

CURRICULUM VITAE MACHINE

1.

   a. **Copie preuve inscription à l'Immatriculation**
   b. **Copie du C.N.**
   c. **Copie couverture assurance.**

2. **PLANS DE CONTRÔLE** ***(Copies)***
3. **SUIVI DES POINTS CONTROLES** ***(Fiche fournie avec C.N.)***
4. **SUIVI DES CROCHETS DE REMORQUAGES/TREUILLAGES**
5. **KENBLAD (Fiche de type)**
6. **MANUEL DE VOL & CHECKLIST**
7. **AD's & TN's**
8. **POIDS & CENTRAGE**
9. **INSTRUMENTATION & EQUIPEMENTS**
10. **RADIO/TRANSP. & ACCESSOIRES**
11. **FACTURES.**
12. **DOCUMENTS REMORQUE**

Contrôle Technique. F.C.F.V.V.

CURRICULUM VITAE MACHINE

Immatriculation

N° de C.N.

Constructeur

Type

N° de Série

Année de construction **1° Mise en service** _____

Catégorie

Kenblad (fiche de type)

Propriétaires 1. 3.

Téléphone 2. 4.

Téléphone

Utilisateurs 1. 2.

Téléphone

Club _____

Remarques

_____

_____

_____

Contrôle Technique. F.C.F.V.V.

SUIVI DES CROCHETS DE REMORQUAGES /TREUILLAGES

TYPE: TOST Sérial N° _____

Date: Contrôle production : _____
Révision : _____

Installé dans l'appareil. Type: **Ka 6 CR** **OO-ZGJ**

Date: _____

SOMMAIRE DU NOMBRE DE DEPARTS

Année	Nombre	Total

Année	Nombre	Total

1. REMPLACEMENT

En cas de remplacement:

Dernier appareil: Type: _____ OO-_____

Nombre total de départs déjà effectués: _____

2. PLACE par: _____ (Nom)

Date: _____ _____ (Signature)

3. CONTRÔLE par: _____ (Nom)

Date: _____ _____ (Signature)

Contrôle Technique. F.C.F.V.V.

Liste d'

EXECUTION DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

Appareil : Schleicher Ka 6 CR

Immatriculation: OO -ZGJ **Sérial N°** 6228 Si / 1964

1. DEFINITION DES TRAVAUX EXECUTES

→ *Enoncé des parties traitées/Sous-parties/Instruments/Equipements avec énoncé des produits et matériaux utilisés*

→ *Enoncé du remplacement des parties/Instruments/Equipements*

2. Exécuté **par:** _____ **(Nom)**

date: _____ _____ **(Signature)**

3. Contrôlé **par:** _____ **(Nom)**

date: _____ _____ **(Signature)**

J'ai, à la demande de Firmin, objectivement publié les exemples des nouveaux documents qui vous seront utiles. La revue sert aussi à cela. Rien n'empêche cependant de réfléchir et poser quelques questions car de nombreux propriétaires – privés ou clubs – ont été mis, de fait, dans une situation pour le moins délicate : il ne leur reste peut-être plus qu'à regarder évoluer, dans de merveilleuses ascendances, … les planeurs des autres.

Ces réflexions sont personnelles et ne reflètent pas particulièrement, et encore moins officiellement, la position du club des Faucheurs – Belgian VGC.

Les pages de la revue sont bien entendu ouvertes à quiconque aurait d'autres points de vue sur ces questions.

1. *Les règlements EASA (European Agency for Safety in Aviation) et leur application.*

   L'EASA a été créée lors de la publication du règlement (CE) n° 1592/2002 au Journal Officiel (JOUE) du 7 septembre 2002. Nous sommes concernés par le règlement (CE) n° 1702/2003 et accessoirement le (CE) n° 2042/2003.

   Il stipule le transfert de la responsabilité (règles de transition entre les anciens systèmes nationaux et JAA et le système EASA) de la certification et du suivi de navigabilité à l'EASA. Depuis le 28 septembre 2003,les états membres de l'UE ne sont plus responsables des activités de :

   - certification de type,
   - approbation des modifications par les détenteurs des certificats de types (constructeurs)
   - approbation des suppléments aux certificats de types (STC), modifications mineures ou majeures,
   - approbation des solutions de réparations majeures ou mineures,
   - ainsi que la réglementation dans tous ces domaines.

   L'ensemble de ces activités est transféré à l'EASA, sauf pour les aéronefs énumérés dans l'annexe 2 du règlement CE 1592/2002 qui restent régis par leur autorité nationale. Il s'agit, pour l'essentiel :

   - des aéronefs anciens présentant un intérêt historique,
   - des prototypes ou aéronefs utilisés à des fins de recherche scientifique,
   - des aéronefs de construction amateur,
   - des aéronefs conçus à des fins exclusivement militaires,
   - de diverses catégories d'ULM,
   - des aéronefs sans pilote dont la masse est inférieure à 150 kg.

   A ces règlements sont associés des AMC (Moyens acceptables de conformité) et des recommandations de mise en oeuvre (GM) qui ne sont pas obligatoires.

   Pour les aéronefs légers[2], à partir du 28 septembre 2008 au plus tard, les propriétaires auront le choix entre assurer directement les responsabilités en

[2] Qui nous concernent.

matière de maintien de navigabilité de leurs aéronefs ou de faire appel à un organisme agréé[3]. Ces responsabilités comprendront notamment, soit la remise en service après entretien devra être faite soit par un organisme agréé (atelier 145 ou atelier sous-partie F), soit par un mécanicien indépendant qualifié selon la Partie 66 (sauf entretien complexe), soit par pilote propriétaire pour certaines tâches élémentaires identifiées dans le programme d'entretien.

La partie M comprend également diverses dispositions relatives au maintien de navigabilité, notamment :

- l'entretien selon un programme d'entretien approuvé,
- l'archivage des dossiers,
- les comptes rendus d'événements,
- le contrôle des éléments inutilisables et irrécupérables.

Les licences des mécaniciens devront être délivrées conformément à la Partie 66 (réf. 2042/2003).

Il est par ailleurs prévu que les autorités nationales mettent en place les modalités d'application de ces règlements.

Devant la levée de boucliers (EGU[4] , EAS[5], etc.) provoquée par cette réglementation qui assimile les avions complexes et non complexes dans un même moule, l'EASA a compris que la gestion de ces derniers devait être revue. Un groupe, appelé MDM032, travaille actuellement sur cette réglementation afin de l'adapter aux "avions non complexes". Ce groupe comprend l'EASA (Monsieur Leroy de nationalité française), des représentants de l'EGU et de l'EAS. Monsieur Leroy a demandé aux représentants de présenter un projet qui allège, tout en restant acceptable, les contraintes. Il est de bon sens d'admettre que la réglementation régissant la navigabilité d'un planeur doit être plus simple que celle d'un Airbus.
<u>En conclusion</u> : il est donc très probable qu'avant l'échéance de 2008 les contraintes que l'on veut nous imposer aujourd'hui changeront radicalement[6].

2. *<u>Les règlements EASA : leur application en Belgique en référence à la réglementation Belge existante et la relation entre DGTA et le Aéro Club Royal de Belgique (ACRB).</u>*

En juin 1930, une section "Vol à Voile" est créée au sein de l'ACRB. Le Comité International du Vol sans Moteur, dépendant de la FAI (Fédération Aéronautique Internationale), reconnaît des organismes pour régir le vol à voile dans leurs pays, par exemple : Rhon Rositten Gesellschaft, Aéro Club Royal de Belgique, l'Aéro Club

[3] En France, application prévue en septembre 2006.
[4] European Gliding Union.
[5] European Air Sport.
[6] Ce qui ne veut pas dire que rien ne changera ...

des Pays-Bas, etc. Le cas du Royaume Uni est encore plus flagrant[7]. Ayant effectué quelques recherches sur une possible délégation d'autorité en Belgique et dans les pays voisins, il est clair que partout l'Autorité (CAA) a délégué une bonne partie de responsabilités – variable d'un pays à l'autre – vers des instances officiellement reconnues[8].

Le fait que l'EASA édite un règlement n'est certainement pas une raison pour que la DGTA-SAP[9] s'attribue les responsabilités assumées depuis de longues années, avec sérieux et professionnalisme, par l'ACRB. Les règlements EASA s'appliquent à tous, y compris les planeurs[10], c'est clair. Mais pourquoi ne pas avoir, en Belgique, continué une politique bien éprouvée ? Et est-il possible de revenir en arrière, c.a.d. que l'ACRB retrouve ses droits (gestion de la navigabilité et licences) et devoirs (faire appliquer les directives européennes) ? C'est, je crois, le souhait de beaucoup.

Cette réglementation EASA pourrait – au conditionnel car il est sérieusement question de l'amender, comme dit plus haut – entrer en vigueur en 2008, ce qui nous laisse encore près de 2 ans pour l'adapter à notre manière d'opérer, tout comme le font d'autres pays. Il est de l'avis d'experts belges, bien informés des choses du vol à voile en Europe, qu'en Belgique, on a mis la charrue devant les bœufs. De plus, tout cela semble se faire dans une grande confusion. On ne trouve nulle part, dans les dossiers, d'exemplaires des Formes EASA Form 25 et Form 15 et les modalités d'exécution précisent qu'avant toute chose, il faut … payer ; combien ???. Il s'avère cependant que les frais pour la demande d'expertise sont absolument effarants : 320 euros[11] auxquels s'ajoutent les frais administratifs de l'ACRB !

Ensuite, nous pouvons lire dans le premier courrier du fonctionnaire de la DGTA qu'il s'en réfère à 2 Circulaires : CIR AIRW-1 (Certificats de navigabilité aéronefs - 5700 kg) et CIR AIRW-7(Entretien des aéronefs de moins de 5700 kg non transport commercial). La première date de 06/1979 et la seconde de 05/1990 … donc bien avant que l'on ne parle de l'EASA. Ces Circulaires devraient, en bon droit, être remplacées par la réglementation EASA dont nous parlons et qui, dans sa sous-partie H – Certificats de Navigabilité – classe différents types de CN[12] (CN pour aéronefs pour lesquels un certificat de type a été délivré suivant la réglementation 1702, CN restreints, autorisations de vol).

On nous dit que tout cela est motivé par la nouvelle réglementation européenne et

---

[7] La BGA était, jusqu'il y a peu, pratiquement indépendante de la CAA-UK, tant pour l'immatriculation, les licences et la navigabilité.

[8] Chez nous, l'ACRB.

[9] Service Aviation Privée.

[10] Jusqu'à nouvel ordre, en tout cas.

[11] En UK : 65 £, soit 93,80 euros.

[12] § 21A.171 et suivants. Il y est dit que toute demande doit être établie suivant forme et manière établies par l'autorité compétente (DGTA en ce qui nous concerne) ; je vois que c'est l'ACRB qui établit la procédure qui n'est, à mon avis, pas conforme au § 21A 174. Mic-mac encore.

en fait il est fait référence à des Circulaires d'il y a plus de 10 ou 20 ans !
De deux choses l'une :

- soit nous avons opéré nos planeurs - depuis la publication de ces Circulaires - en contravention avec les règlements Belges, avec la bénédiction de l'Aéro Club Royal de Belgique et la complaisance silencieuse de l'Administration de l'Aéronautique (aujourd'hui DGTA),
- soit il y a eu, effectivement, une délégation d'autorité de la part de cette l'Administration de l'Aéronautique vers l'Aéro Club pour que ce dernier applique les Circulaires. Je pense – et espère – que la seconde explication soit la bonne mais je reste tout de même perplexe devant autant de malentendus[13].

De plus, le second courrier – mise en demeure de se conformer aux desiderata de ce fonctionnaire – nous est arrivé, tout comme le premier, sous la forme d'une traduction non officielle à partir du néerlandais. Ceci n'est pas admissible et n'a pas de valeur légale. Je me demande ce qui se serait passé en Flandre si la "Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs" avait reçu un courrier en français ! Un juriste consulté sur la question est formel : ces erreurs, accumulées au retards de transmission, sont suffisantes pour annuler toute la procédure. J'ai cependant décidé de ne pas introduire de recours en droit car ces procédures sont longues, surtout vis à vis d'une administration[14], et coûteuses (je préfère dépenser mes quelques euros à restaurer un planeur plutôt que payer des avocats).

3. *Les conditions particulières aux planeurs anciens*[15].

En ce qui concerne plus particulièrement les planeurs anciens – parlons-en puisque c'est l'objet de notre club – aucune modalité d'exemption (du genre de celles qui, par exemple, exemptent les voitures anciennes de certaines contraintes et exigences légales normales) n'est prévue. Il ne s'agit pas de faire tout et n'importe quoi et je soutiens toute initiative qui peut améliorer la sécurité aérienne, mais nos planeurs anciens opèrent dans des conditions particulières qui sont différentes : peu de vols annuels, vols locaux et pas de compétition, rassemblements de planeurs anciens, soins donnés par les propriétaires (ce qui ne veut pas dire que les autres ...), pratiquement pas de vols de performances ni d'instruction, en un mot, ces planeurs sont opérés avec le minimum de risques.

Ils doivent, bien sûr, être inspectés et déclarés aptes au vol par une autorité, ce qui est aussi indiscutable, mais je demande donc que l'on tienne compte de leur condition particulière et que des exemptions soient prévues.

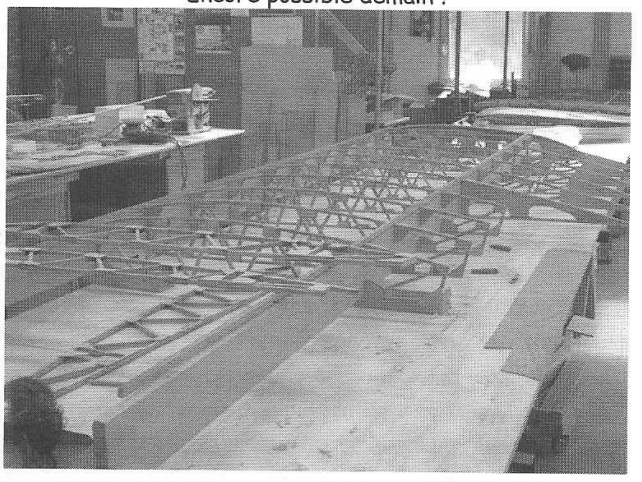
---

[13] Les planeurs sont cités textuellement dans ces textes.

[14] Les fonctionnaires ne sont pas responsables en tant que personne physique.

[15] La mémoire des choses, pour survivre au temps, a besoin qu'on se passionne pour elle et, en aéronautique, c'est capital, car le retour d'expérience contribue à la sécurité et à la qualité ...

Encore possible demain ?



En tout bon sens, est-il nécessaire d'imposer des procédures "avions complexes" pour les planeurs anciens en bois, tubes et toile et n'est-il pas possible d'obtenir des dérogations en bonne et due forme, justifiées par le sérieux et le professionnalisme du travail accompli ? Il est très possible de mettre en place des procédures de contrôle qualité qui garantissent, à peu de frais, toute la sécurité requise pour les vols.

Cette réglementation EASA cause un moindre préjudice aux planeurs récents et aux ateliers reconnus et agréés[16]. Est-ce ce lobbying industriel qui impose sa loi ? Veut-on éliminer les planeurs plus anciens et peu chers, tant à l'achat qu'en maintenance, vu que les propriétaires peuvent[17] souvent les entretenir et effectuer des réparations (entoilage, peinture, boiserie, etc.) eux-mêmes ? Les tâches qu'un pilote pourra effectuer sont dramatiquement réduites.

Toute action de maintenance et d'entretien devant s'effectuer dans un atelier agréé, veut-on éliminer les artisans – c'est le mot – qui dans leur petit atelier et avec amour restaurent une nervure, effectuent avec soin et conscience professionnelle un entretien approfondi, remettent une couche de peinture ?

4. *Les aspects culturels, sportifs, sociaux et éducatifs du vol à voile.*

Nous avons en Belgique un patrimoine de valeur et il faut savoir si l'on veut précisément le mettre en valeur et le conserver. En ce qui me concerne, je termine actuellement, après plusieurs autres, la restauration d'un Caudron C800 et celle d'un Hütter 17b, qui sont tout de même de beaux planeurs représentatifs d'une certaine

[16] L'agrégation est un processus lourd et coûteux qui se répercute inévitablement sur le devis de maintenance.

[17] Peuvent : c.a.d sont compétents techniquement et expérimentés.

époque du vol à voile. Ces planeurs ne seront pas immatriculés en Belgique - et risquent de quitter le territoire - si des tracasseries administratives inutiles, et le coût de celles-ci, dépassent ce qui est raisonnable et acceptable. De nombreux clubs exploitent – et sont fiers d'exploiter – quelques planeurs anciens ; ils risquent de même d'être entraînés dans des décisions extrêmes. De trop nombreux planeurs ont terminé leur vie dans un grand feu à côté du club house.

Si l'autorité (DGTA), au travers de l'Aéro Club Royal de Belgique, de la Fédération et du club dont je fais partie, n'est pas sensible à la sauvegarde du patrimoine, non seulement elle démotive ceux qui consacrent beaucoup de temps et un peu d'argent à le maintenir et à le restaurer, mais - ce qui est sans doute plus grave - de nombreux jeunes, peut-être intéressés par le vol à voile et qui ne peuvent s'offrir des planeurs coûteux, iront chercher ailleurs de quoi occuper leurs loisirs ; ce qui est préjudiciable à l'aviation et à la société en général.

Les deux aspects : patrimoine et éducation - pédagogie du patrimoine, déclencheur de vocations - (sport de rigueur et d'équipe, connaissances générales et techniques, etc.) me semblent être arguments valables pour réflexion sur ce qui précède.

5. *Conclusions.*

Tout cela évolue dans la confusion et personne ne sait exactement ce qui se passe[18]. La preuve en est les nombreuses discussions et avis peu fondés.
Pourquoi la DGTA – si elle veut prendre les choses en mains – qui possède le registre de tous les planeurs immatriculés en Belgique, n'a-t-elle pas contacté tous les propriétaires et envoyé un questionnaire – bilingue ou trilingue – en spécifiant d'une manière claire et compréhensible les questions et réponses attendues afin d'aider – c'est l'objet d'une administration – les personnes concernées à se mettre en conformité avec l'évolution de la réglementation du sport aérien en Europe[19] ?

Je serai le premier à soutenir toute initiative et action pouvant assurer plus de sécurité dans les opérations aériennes, mais en quoi ce qui est entrepris aujourd'hui va-t-il dans ce sens ?

Différentes propositions avaient été avancées par des membres éminents et expérimentés de la Fédération mais un empressement – qu'est-ce qui le motive donc ? – d'autres membres semble saborder ces initiatives qui reflètent le bon sens.

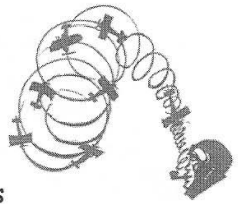
La dimension humaine est indissociable de tous les aspects évoqués. Nous avons tous la même passion : voler librement, au gré des avantages que nous procure la nature et des superbes paysages, chaque jour nouveaux même si cent fois survolés,

[18] Le site Internet de la Fédération est muet sur le sujet et ne parlons pas ... d'une revue vol à voile en Belgique francophone !

[19] Je pense avoir la réponse mais elle est subjective !

que nous offre notre planeur ; nous n'avons pas l'esprit cow-boy, ni l'envie de jouer au kamikaze ; nous voulons opérer dans la légalité pour pouvoir mieux jouir de notre sport ; nous voulons transmettre notre passion aux jeunes générations ; nous comprenons que notre monde évolue et qu'il faut s'y adapter car nous ne sommes pas ringards ni revanchards ; nous sommes conscients du fait qu'une législation européenne – licences et navigabilité – nous apportera sans doute plus de libertés pour évoluer au gré des ascendances un peu partout en Europe ; nous sommes ouverts à tout dialogue constructif pour apporter notre modeste pierre à la construction européenne des sports de l'air ; nous demandons simplement que cela se fasse dans la limpidité, dans la clarté et l'harmonie, pour le plus grand développement et succès de l'entreprise.

Peut-être n'est-il pas trop tard pour demander que l'on revoie la question et qu'elle soit abordée avec plus de simplicité, en tenant compte des acquis du passé et des perspectives à venir.



Bruno de Wouters

****

A.V. LS1-D avec remorque. Très bon état. Instruments divers et water-ballasts. Heures vol : 2.958h. Validité du CN : 21.04.2008. Prix à discuter. Tél. : René Boudart 060-21.22.84

****

Louis de San[20] est une figure du vol à voile en Belgique avant guerre : sa fougue, son "instinct" de pilote, son enthousiasme méritent plus que la relation qui suit. Il est un pionnier et un passionné. En 1993, il[21] m'écrivait de sa retraite en Syrie « après la guerre, avec mon Percival "Proctor", pendant 20 ans, j'ai parcouru sans cesse l'Europe et l'Asie, de l'Atlantique au Pacifique, sans jamais prendre un avion de ligne et je n'ai, jusqu'à ce jour, jamais été dans un "jet".

Dans les années '30, il participe à deux camps en Allemagne, rachète un planeur à Anna Reich. Pendant la guerre, il rejoint la RAF en Afrique du Sud comme volontaire et vole "single engine" à Pretoria et "twin" à Kimberley. « La plus belle époque de ma vie, nous étions une soixantaine dans mon flight, tous de 17 à 18 ans et … j'en avais 35. J'étais considéré comme un "godfather" par tous ces jeunes et j'ai pu profiter dans mes loisirs du magnifique club de vol à voile attaché à l'école de vol. Et puis, j'ai beaucoup volé en Inde et en Chine, où j'ai établi les premiers records de vol d'Asie … ».

C'est ce que nous allons lire dans le texte qui suit. C'est un grand Monsieur qui nous parle.

Bruno de Wouters.

---

[20] Louis de San est diplomate de carrière. Les raisons de sa retraite en Syrie sont enfouies dans les secrets du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume de Belgique, à l'époque où un certain P.-H. Spaak détenait ce portefeuille … Mais ceci, comme dit Kipling, est une autre histoire !

[21] 84 ans en 1993.

Comment Louis de San a battu à Chungking (Chine) les records asiatiques de durée et d'altitude en 1940

En 1939, Louis de San s'embarquait pour la Chine afin d'y remplir sa tâche de diplomate. Vélivoliste dans l'âme, il voulut tâter les ascendances des ciels d'Orient, et lorsqu'il partit sur un planeur chinois, remorqué par un chasseur, ce fut pour réussir un vol de plus de quatre heures. Il devint ainsi recordman d'Asie.
Après l'attaque sur Pearl-Harbour, il parvint à s'échapper d'Hong-Kong sous les bombes, et à rejoindre l'Afrique du Sud. Il s'y engagea dans la RAF et passa les épreuves de pilote d'avion. Le lieutenant de San passa alors au Congo, où il accomplit jusqu'à la fin des hostilités, des missions et des liaisons en tous sens à bord d'appareils Oxford et SV4.
Voici son récit du vol record qu'il établit en Chine.

Hoe Louis de San in 1940 in Chungking (China) de Aziatische duur- en hoogterecords heeft verbeterd

In 1939 nam Louis de San de boot naar China om er zijn diplomatentaak te vervullen. Als vurig zweefvlieger wilde hij de stijglucht van de Oosterse hemels gaan afiasten en toen hij met een door een jachtvliegtuig opgetrokken Chinese zweefvlieger opsteeg, was dit voor een vlucht van meer dan vier uur. Zo werd hij recordman van Azië. Na de aanval op Pearl Harbour slaagde hij erin, onder de bommen uit Hong-Kong te vluchten en om Zuid-Afrika te bereiken. Daar vervoegde hij de RAF en slaagde hij in de proeven van motorpiloot. Luitenant de San ging toen naar Kongo waar hij tot het einde van de vijandelijkheden allerlei opdrachten en verbindingen realiseerde aan boord van Oxford en SV 4 toestellen. Ziehier zijn verhaal van de recordvlucht die hij in China verwezenlijkte.

Nous sommes en 1940. J'étais depuis un an à Chungking, capitale de guerre du Gouvernement chinois. Bombardements jours et nuits, chaleur écrasante de plus de 40°, tension morale, solitude ... Peu de distractions; on assiste en spectateur à la lutte presque sans espoir du peuple chinois, en guerre depuis deux ans.
Je parcours le pays et passe des heures à observer les nuages, le vol des oiseaux, les conditions météorologistes; et j'étais rapidement arrivé à la conclusion que les belles ascendances devaient être aussi nombreuses que les poissons du Yangtsé.
Je connaissais chaque coin de terrain des environs de Chungking. La ville se présentait comme une espèce de presqu'île, entourée par deux fleuves puissants, le Yangtsé et la Kialing.
Des milliers de toits noirâtres, de larges plaques rasées par les bombardements japonais, le contraste immédiat des grandes masses d'eau et, sur le tout, un soleil de plomb, plus écrasant que le plus lourd soleil de Coquilhatville ou du Lac Léopold II, au Congo.

We zijn in 1940. Ik was sedert een jaar in Chungking, oorlogshoofdstad van de Chinese regering. Dag en nacht werd gebombardeerd, er heerste een verpletterende hitte van meer dan 40° , morele spanning, eenzaamheid...Weinig verstrooiing, men kon alleen toeschouwer zijn van de bijna hopeloze strijd van het Chinese volk, sedert twee jaar in oorlog. Ik trek door het land en kijk urenlang naar de wolken, de vlucht van de vogels, de meteorologische omstandigheden en ik kwam al vlug tot de conclusie dat de mooie stijgluchtkolommen even talrijk aanwezig moesten zijn als de vissen van de Yangtsé.
Ik kende elke hoek grond inde omgeving van Chungking. De stad was een soort schiereiland, omringd door twee machtige stromen, de Yangtsé en de Kialing. Duizenden zwartgerokte daken, ruime stukken grond weggeveegd door de Japanse bombardementen, het onmiddellijke contrast tussen de grote watermassa's en boven dat alles, een felle zon als van lood, meer verpletterend dan de zwaarste zon van Coquilhatstad of van het Leopold II meer in Kongo.

Là où les grands oiseaux planeurs tracent infatigablement leurs spirales, on peut être assuré de rencontrer de puissantes ascendances.
Au-dessus de la ville, au-dessus des bancs de sable blanc émergeant du fleuve, on voyait tourner, du matin jusqu'au soir, des milliers de buses, d'aigles, de charognards de toutes sortes. Ils tournaient par bandes, toujours aux mêmes places.
J'avais soigneusement observé leurs évolutions, repéré les endroits au-dessus desquels ils tournaient, étudié les causes probables des ascendances qu'ils utilisaient et qui semblaient très puissantes.
Et j'avais envie de voler ...

Un an auparavant, j'étais en Haute Silésie, dans un camp allemand, à Grunau, Riesengebierge. En pleine forme, d'excellents instructeurs m'avaient donné tous les trucs du métier et m'avaient permis de grimper à 4.900 mètres ...

Je voyais ici tous les jours, des conditions encore bien supérieures aux plus beaux jours de Grunau.
Mais ... pas de planeur, et impossible de s'en faire expédier un par avion, des Etats-Unis. De plus, les Chinois ne m'auraient pas laissé voler en pleine guerre.
Un beau matin, - c'était le 20 avril – mon secrétaire chinois me traduisit un article de presse annonçant une prochaine démonstration de vol à voile, à Chungking, par un pilote chinois formé en Allemagne.

Effectivement, deux jours après, arrive sur le terrain de Chungking un groupe de pilotes militaires avec deux splendides planeurs neufs du type "Rhönsperber".
C'étaient deux planeurs de hautes performances, munis des meilleurs instruments; comment étaient-ils arrivés à Chungking, après la retraite de Shangai, puis de Hangkow (deux mille kilomètres, sans route et sans chemin de fer ! ...) ceci restera toujours un mystère pour moi. Mais ils étaient là, sous mes yeux ! .

Le 24, un pilote chinois se fait remorquer jusqu'à 2.000 mètres et fait une très belle démonstration d'acrobatie. Malheureusement, pour une cause indéterminée, alors qu'il se trouvait encore à une centaine de mètres, son appareil s'engageait dans un piqué vertical et entra percutant dans le sol. Il n'en restait rien ...

Quelques heures après ce tragique accident, je reçois un coup de téléphone du Ministère de la Guerre, me demandant si je ne voulais pas tenter une démonstration avec le planeur restant.
J'accepte évidemment sans hésiter et fixe rendez-vous sur la plaine pour le lendemain à 8 heures du matin.
Le 25 avril 1940, je me trouvais donc, à 8 heures du matin, examinant en détail le Rhönsperber mis à ma disposition, ainsi que l'avion Curtiss qui devait me remorquer. J'installe mon altimètre et un variomètre spécial que j'avais emporté d'Europe dans mes bagages.

Als grote zwevende vogels ergens onvermoeibaar hun spiralen tekenen, dan wijzen die onfeilbaar op krachtige stijglucht. Boven de stad, boven de witte zandbanken in de stroom zag men ze van morgen tot avond ronddraaien, duizenden buizerds, adelaars en allerlei aasgieren. Ze draaiden in bendes, altijd op dezelfde plaatsen.
Ik had hun evoluties aandachtig waargenomen, de plaatsen ontdekt waarboven ze ronddraaiden en zorgvuldig bestudeerd welk de waarschijnlijke oorsprong was van de stijgkolommen die ze gebruikten en die erg krachtig schenen.
En ik had echt zin om te vliegen...

Een jaar tevoren was ik in Oberschlezië, in een Duits kamp in Grünau, in het Reuzengebergte. Ik voelde me in topvorm en uitstekende instructeurs hadden mij alle trucs bijgebracht, wat het mij toen mogelijk had gemaakt, tot 4900 meter te stijgen...

Hier zag ik elke dag vliegvoorwaarden die nog beter waren dan de mooiste dagen van Grünau.
Maar...geen zweefvliegtuig en onmogelijk er een per vliegtuig te doen opsturen vanuit de Verenigde Staten. Bovendien zouden de Chinezen mij in volle oorlog niet hebben laten vliegen. Op een mooie morgen - het was 20 april - heeft mijn Chinese secretaris mij een persartikel vertaald, met aankondiging van een zweefvliegdemonstratie in Chungking door een Chinese piloot die zijn opleiding in Duitsland had gekregen.
Inderdaad, twee dagen later kwam een groepje militaire piloten aan op het vliegveld van Chungking, met twee prachtige nieuwe zwevers van het type "Rhönsperber". Twee echte prestatietoestellen, voorzien van de beste instrumenten, hoe die in Chungking konden aankomen, na de terugtocht uit Sjanghai en nadien uit Hangkow (tweeduizend kilometers, zonder weg en zonder spoorweg !...) zal voor mij steeds een mysterie blijven. Maar ze waren daar, ik zag ze met mijn eigen ogen !

Op de 24ste liet een Chinese piloot zich tot 2.000 meter opslepen om dan een mooie stuntdemonstratie te geven. Jammer genoeg dook zijn toestel vanop zowat honderd meter hoogte, om een onverklaarbare reden direct naar de grond en knalde neer. Er bleef niets over...

Enkele uren na dit tragische ongeval krijg ik een telefoontje het van ministerie van Defensie, met verzoek of ik met de overblijvende zwever een demonstratie wilde geven. Zonder een ogenblik te aarzelen aanvaard ik dit voorstel natuurlijk en maak een afspraak voor volgende morgen, om 8 uur.
Op 25 april bevond ik mij dus om 8 uur 's morgens op het vliegveld voor een grondig onderzoek van de Rhönsperber, die mij ter beschikking gesteld werd, ook trouwens van het Curtiss sleepvliegtuig. Ik installeer mijn hoogtemeter en een speciale variometer die ik in mijn bagage uit Europa meegebracht had.

Le planeur était prêt au décollage vers midi moins vingt. Je donne instruction au pilote de me remorquer au-dessus de la ville, et je lui déclare que je lâcherai l'avion à une altitude de 300 mètres et que je monterai par mes propres moyens à 2.000 mètres.
Regards sceptiques de mes amis chinois, qui acceptent difficilement qu'un Européen puisse faire quelque chose mieux qu'un Fils du Ciel ...

A midi moins un quart, je décolle. Nous suivons d'abord le fleuve. La ville est à notre gauche, étagée sur sa montagne. Il n'y a pas un seul remous; tout est lisse. C'était prévu.
Arrivé à la pointe de la presqu'île, nous tournons à gauche, de 90 degrés et cette fois, toujours en montant à 1 mètre-seconde, nous commençons à survoler la ville.
Dès que nous arrivons au-dessus des toits, je ressens de nombreux petits courants ascendants; mes variomètres m'indiquent fréquemment deux mètres-secondes. Mais je ne suis encore qu'à 200 mètres, et trop loin de mon terrain, au cas où je ne rencontrerais pas d'ascendance sérieuse.

Arrivé au-dessus de San Shin Sze, l'avion commence un léger virage à gauche et je devine qu'il va repasser au-dessus du fleuve; mon altimètre marque juste 300 mètres, et je décroche dans une petite ascendance où je me mets immédiatement en spirales serrées. Le remorquage avait duré sept minutes.
Le ciel était complètement bleu, sans un nuage, avec toutefois une légère brume violette au sol. Pas de vent. Il s'agit donc de voler uniquement au moyen de courants thermiques.
Presque' immédiatement, je constate que je tourne dans un courant très faible. Après une ou deux minutes, je commence même à descendre à une vitesse d'environ 1 mètre cinquante-seconde. Je vole à 75 km/h, incliné à 35 degrés environ. Je décide de reprendre la direction du fleuve et de me rapprocher du terrain, mais je constate que j'ai été déporté plus loin que je le pensais. Impossible de regagner l'île d'où j'ai décollé. J'avise alors un grand banc de sable, et décide de tenter une dernière chance en volant jusqu'à la pointe de la ville, où j'ai observé et senti quelques bons courants, au début de mon remorquage.

A 60 mètres au-dessus des toits – enfin ! – quelques fortes secousses et mes deux variomètres se fixent tout à coup à 2 mètres de montée.
Spirales très serrées, incliné à 45 degrés, vitesse 80 km/h, et je monte ... cette fois régulièrement et sans secousses.
200 mètres, 500 mètres, 1.000 mètres, je tourne toujours, élargissant mes spirales. Le vol devient de plus en plus facile, et cette fois, je monte à 3 mètres-seconde. Je vois le magnifique panorama de la ville, enserrée comme dans un étau entre ses deux grands fleuves; je vois, tout petits, les canonnières anglaises, françaises et américaines (le "Tutuila" où j'allais régulièrement manger de si bons curry).

Rond twintig voor 12 's middags was de zwever klaar. Ik heb de sleeppiloot instructie gegeven, mij boven de stad te slepen en heb hem gezegd dat ik op 300 meter hoogte zou loshaken en dan op eigen krachten tot 2000 meter zou stijgen.
Sceptische blikken van mijn Chinese vrienden, die moeilijk aanvaarden dat een Europeaan iets beter zou kunnen doen dan een Zoon van de Hemel...

Kwart voor twaalf 's middags stijg ik op. Om te beginnen volgen wij de rivier. De stad ligt links voor ons, op haar eigen berg. In de lucht is geen beweging te bespeuren. Alles is glad. Dat was voorzien.
Bij aankomst op de punt van het schiereiland bochten wij 90° naar links en nog steeds met 1 meter stijgen per seconde beginnen wij boven de stad te vliegen.

Zodra wij boven de daken komen voel ik talrijke kleine stijgrukjes, mijn variometers duiden dikwijls twee meter per seconde aan. Ik ben echter nog maar op 200 meter hoogte en te ver van mijn terrein ingeval ik geen ernstige "pomp" meer zou krijgen.

Boven San Shin Sze begint het sleepvliegtuig lichtjes naar links te bochten en ik vermoed dat hij de stroom gaat oversteken; mijn hoogtemeter duidt amper 300 meter aan. Ik haak los in een kleine stijgkolom waarin ik onmiddellijk heel korte spiralen begin te draaien. De opsleepbeurt heeft zeven minuten geduurd.
De hemel is helemaal blauw, zonder een enkel wolkje, met echter wel een lichte violetkleurige nevelsliert op de bodem. Geen wind. Dus kan alleen met thermische stromingen gevlogen worden.
Bijna onmiddellijk stel ik vast dat ik in een heel zwakke stijgpomp draai. Na een of twee minuten begin ik zelfs te dalen met een snelheid van ongeveer 1m50 per seconde.Ik vlieg tegen 75 km/u, met ongeveer 35 graden helling. Ik beslis opnieuw stroomwaarts te vliegen en dichter bij het terrein te komen, maar stel vast dat ik verder ben afgeweken dan ik dacht. Onmogelijk het eiland te halen waarvan ik opgestegen ben. Ik richt de neus op een grote zandbank, ik waag een laatste kans door verder te vliegen naar de punt van de stad, waar ik in het begin van de opsleepbeurt lichte stijgbewegingen had gezien en gevoeld.

Op 60 meter boven de daken - eindelijk ! - enkele serieuze schokjes en mijn twee variometers blijven plots op 2 meters stijgen hangen.
Heel scherpe spiralen, 45 graden helling, snelheid 80 km/u en jawel, ik stijg...ditmaal regelmatig en zonder rukken.
200 meter, 500 meter, 1000 meter, ik bocht nog steeds, met bredere spiralen. Het vliegen wordt steeds gemakkelijker en deze keer stijg ik met 3 meter per seconde. Ik zie het prachtige panorama van de stad, geklemd tussen haar twee grote stromen. Ik zie nu heel klein de Engelse, Franse en Amerikaanse kanonnierboten (de "Tutuila" waar ik regelmatig zo'n lekkere curry ging eten).

Je vois mon Ambassade, minuscule, les grands réservoirs à eau, le début des magnifiques gorges du Yangtsé, les innombrables champs de riz qui ressemblent aux courbes de niveau sur les cartes à reliefs. Un splendide paysage en miniature comme les Chinois les aiment dans leurs jardins.

Je m'amuse à survoler la ville en tous sens. Je me mets en folles spirales en face du gunboat américain et grimpe en quelques secondes, me semble-t-il, à 2.000 mètres. Là, je décide de m'arrêter et de me promener. Je crains surtout les Japonais qui viendront sans doute nous bombarder et pourraient bien envoyer un avion en éclaireur qui aurait facile à me descendre ... Je vole sous les couleurs militaires chinoises, et je serais donc dans mon tort.

Vers deux heures, je constate que la ville est déserte et j'en conclu qu'il doit y avoir alerte. Je passe de l'autre côté du fleuve et attends, en écarquillant les yeux. Mais je ne vois rien. Les escadrilles japonaises ont, paraît-il, passé, mais un peu au Nord de la ville, en route pour bombarder Changtu.
J'explore les environs pour vérifier mes observations et je constate qu'en dehors de la ville, il n'y a presque pas d'ascendances à trouver. Air rigoureusement lisse et stable partout.
Vers trois heures de l'après-midi, un changement se produit dans l'atmosphère: les courants diminuent considérablement au-dessus de la ville; par contre, au-dessus du fleuve, en survolant les grands bancs de sable, je rencontre quantités de belles ascendances de deux et trois mètres-seconde.

Vers quatre heures, je me sens très fatigué, j'ai mangé mon déjeuner, grosse tension nerveuse, vu que je n'ai plus volé depuis près d'un an. De plus, siège très dur et un parachute qui m'étouffe. Je sors les volets de freinage aérodynamique pour descendre et constate qu'il me faut piquer à 90 pour arriver à perdre de la hauteur, tant les courants sont forts au milieu du fleuve. Je m'amuse pendant cinq ou six minutes à prendre des tournants à la verticale au-dessus de l'Ambassade britannique et du terrain où j'aperçois des milliers de Chinois. Enfin, je me pose tout au bout de l'île pour ne pas atterrir sur les crânes. Atterrissage parfait par 42 degrés de chaleur, après un vol de 4 heures 44 minutes.

Les records asiatiques de durée et d'altitude étaient battus au premier essai. C'était le premier vol de performance en Chine. Le soir même, les journaux de la capitale donnaient le communiqué suivant, en chinois et en anglais:

"New glider record registrated here, - Chungkin, April 25 (Central News). By remaining in the air for 4 hours and 44 minutes, M. Louis de San, Belgian glider-flyer and honorary director of the Sino-French-Belgian-Swiss Cultural Association, set a new endurance record for Asia to day. Flying a glider of the Aeronautical Affairs Commission, M. de San took off at 11:25 this morning. He gained an altitude of 5,700 feet.

Source: AVIATION – N° 14. Volume 2 – Mars 1946

Ik zie mijn Ambassade, ongeloofliijk klein, de grote waterreservoirs, het begin van de prachtige bergengten van de Yangtsé, de ontelbare rijstvelden die gelijken op niveaubochten op reliëfkaarten. Een prachtige miniatuurreis zoals de Chinezen die graag maken in hun tuinen.

Ik amuseer me bij het overvliegen van de stad, langs alle kanten. Ik draai me in gekke spiralen boven de Amerikaanse gunboat en heb de indruk dat ik in enkele seconden naar 2000 meter hoogte stijg. Daar wil ik het bij houden en nu gaan "wandelen". Ik vrees vooral dat de Japanners ons ongetwijfeld zullen komen bombarderen, ze zouden wel eens een verkenningsvliegtuig kunnen uitzenden, dat mij gemakkelijk zou kunnen neerschieten. Ik vlieg onder Chinese militaire kleuren en ik zou dus ongelijk hebben.
Rond twee uur stel ik vast dat de stad verlaten is en ik leid daaruit af, dat er alarm geslagen is. Ik steek de stroom over en wacht dan maar af, met wijdopen ogen. Maar ik zie niets. Het schijnt dat er Japanse escadrilles doorgekomen zijn, maar iets meer ten noorden van de stad, op weg om Changtu te gaan bombarderen.
Ik verken de omgeving om mijn waarnemingen na te gaan en stel vast dat er buiten de stad omzeggens geen stijglucht te vinden is. De lucht is absoluut glad en overal stabiel. Rond drie uur 's namiddags komt er verandering in de atmosfeer, de stijglucht boven de stad neemt gevoelig af; daarentegen vind ik boven de grotenzandbanken heel wat mooie pompen van twee en drie meter per seconde.

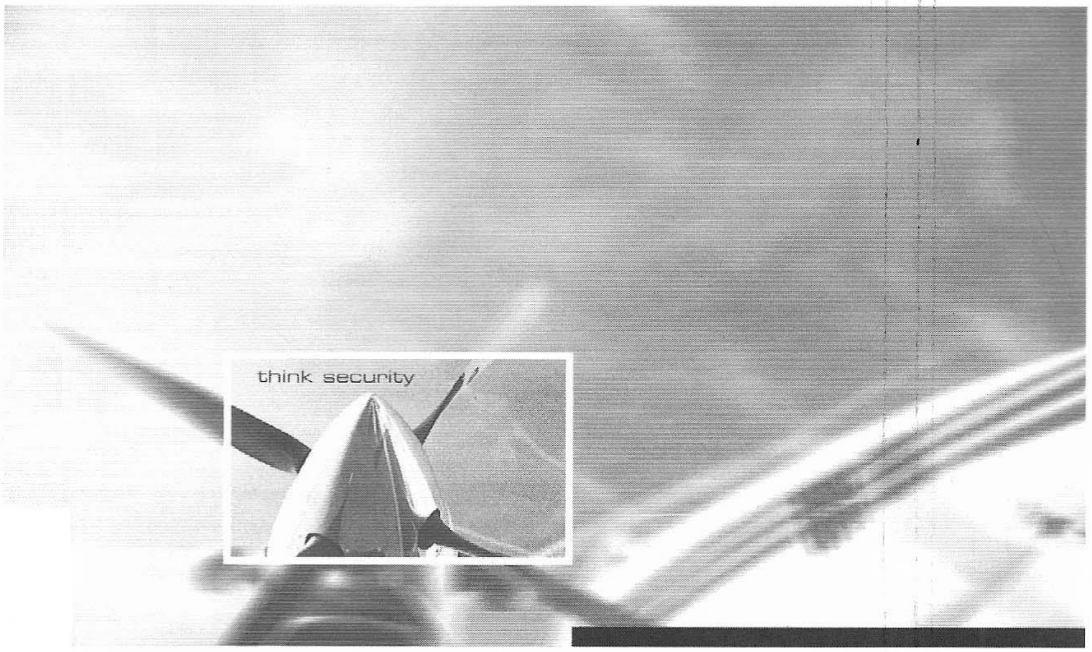
Rond vier uur voel ik me heel moe, ik heb mijn lunch al opgegeten, ik voel grote zenuwspanning, want ik heb sedert bijna een jaar niet meer gevlogen. Bovendien is de zit heel hard en de valscherm drukt. Ik trek de luchtremmen uit om te dalen en stel vast dat ik met 90 km/u moet duiken om wat hoogte te verliezen, zo krachtig is de stijglucht in het midden van de stroom. Ik amuseer me vijf of zes minuten in bochten boven de Britse Ambassade en het terrein, waar ik duizenden Chinezen zie. Tenslotte ga ik helemaal aan het uiteinde van het eiland landen, om niet op de hoofden van al die Chinezen terecht te komen. Perfecte landing in 42 graden hitte, na een vlucht van 4 uur 44 minuten.

De Aziatische duur- en hoogterecords werden bij de eerste poging verbeterd. Het was de eerste prestatievlucht in China. Nog dezelfde avond brachten de kranten van de hoofdstad volgende persmededeling, in het Chinees en in het Engels :

"New glider record registrated here, - Chungking, April 25 (Central News). By remaining in the air for 4 hours and 44 minutes M. Louis de San, Belgian glider-flyer and honorary director of the Sino-French-Belgian-Swiss Cultural Association, set a new endurance record for Asia to day. Flying a glider of the Aeronautical Affairs Commission, M de San took off at 11:25 this morning. He gained an altitude of 5.700 feet.

Bron : AVIATION - N°14. Volume 2 - maart 1946

Vertaling: Gill VAN DEN BROECK



AVIATION
SPACE
AEROSPACE INDUSTRY
PILOTS & CREWS
TRAVEL
INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,

where knowledge meets your needs.

AVIABEL

10 Brugmann avenue I B-1060 Brussels I Belgium I tel +32 2 349 12 11 I fax +32 2 349 12 99 I www.aviabel.be